

Hjólreiðaáætlun
Reykjavíkur
2015-2020

DRÖG TIL UMSAGNAR – JÚNÍ 2015

Efnisyfirlit

Inngangsorð borgarstjóra eða formanns stýrihóps.....	2
Inngangur.....	2
Markmið	3
Framkvæmdir og aðgerðir 2015-2020.....	5
Aðgerð I: Uppbygging hjólaleiða.....	5
Aðgerð II: Fjölgun hjólastæða	10
Aðgerð III: Auknar hjólreiðar barna og unglunga.....	11
Aðgerð IV: Fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu.....	12
Aðgerð V: Litaðar lykilleiðir og merkingar við hnútpunkta	12
Aðgerð VI: Hjólreiðar og almenningssamgöngur	14
Aðgerð VII: Viðhald og vetrarþjónusta	14
Aðgerð VIII: Lýsing	15
Aðgerð IX: Samstarf um lög og reglugerðir.....	15
Aðgerð X: Hjólaleigur - deilikerfi.....	15
Aðgerð XI: Vinnustaðurinn Reykjavíkurborg.....	16

ATH: Vefurinn hjolaborgin.is verður heimili hjólreiðaáætlunar 2015-2020 og þar verður Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur 2015-2020 birt á nútímalegan hátt en einnig í samfelldu formi sem PDF skjal auk annarra hjólatengdra upplýsinga sem Reykjavíkurborg vill miðla í skjalinu *Staða hjólreiða og kostir*, fylgiskjali þessa skjals, er að finna ýmsa tölfræði og upplýsingar sem einnig verður birt á hjolaborgin.is

Inngangsráð borgarstjóra eða formanns stýrihóps...

...

Inngangur

Hjólreiðaáætlun Reykjavíkur var hleypt af stokkunum árið 2010 með útgáfu á ritinu Hjólaborgin Reykjavík. Sú áætlun hefur skilað markverðum árangri. Borgarstjórn Reykjavíkur samþykkti þann 7. október 2014 að skipa starfshóp til að endurskoða hjólreiðaáætlun borgarinnar. Hlutverk hópsins var að endurskoða áætlunina frá 2010 með það að markmiði að fara yfir fyrirliggjandi framkvæmdaáætlanir og gera aðgerðaáætlun til að fylgja þessum árangri eftir og gera hjólreiðum enn hærra undir höfði í Reykjavík.

Í starfshópnum sátu Hjálmar Sveinsson (formaður), Magnea Guðmundsdóttir, Sóley Tómasdóttir, Áslaug María Friðriksdóttir, Sigurður Ingi Jónsson og Þórgnýr Thoroddsen. Með hópnum störfuðu Björg Helgadóttir, Hildur Gunnlaugsdóttir, Ólafur Bjarnason og Kristinn J. Eysteinnsson (verkefnisstjóri), starfsmenn á Umhverfis- og skipulagssviði. Ólöf Kristjánsdóttir og Þorsteinn R. Hermannsson ásamt fleiri starfsmönnum Mannvits komu einnig að gerð áætlunarinnar.

Helstu verkefni starfshópsins skv. erindisbréfi voru að:

1. Beina enn frekar sjónum að aðstæðum til að nota hjól til ferða til og frá skóla, kortleggja aðstöðu fyrir hjólreiðafólk í og við skólabyggingar og gera tillögur til úrbóta.
2. Gera átak til að kynna möguleika borgarbúa á hjólreiðum sem samgönguvalkosti.
3. Fjölga hjólastæðum, hjólamerkingum og bæta við sýnileikaaðgerðum svo sem skiltum við hjólastíga.
4. Fjalla um stöðu og sýnileika hjólreiða í stjórnkerfinu.
5. Skilgreina aðgerðir til að fá atvinnulífið og stóra vinnustaði í lið með borginni með því að hvetja starfsmenn og stjórnendur til að hjóla til og frá vinnu.
6. Samhliða endurskoðuninni verði lagt mat á stöðu hjólreiða sem samgöngumáta og skilgreind mælanleg markmið sem fylgt verði eftir á eins til tveggja ára fresti.

Markmið

Í samræmi við stefnu Reykjavíkurborgar um að efla vistvæna ferðamáta er það meginmarkmið Hjólréiðaáætlunar 2015-2020 að auka hlutdeild hjólréiða í öllum ferðum í borginni. Aukin hlutdeild hjólréiða er hagkvæm, hefur góð áhrif á umhverfi, lýðheilsu og lífsgæði og skapar betri borg.

Forsenda fyrir aukinni hlutdeild hjólréiða í Reykjavík er góð aðstaða. Hún skal vera þannig úr garði gerð að hún hvetji borgarbúa til að sinna erindum sínum á reiðhjólum jafnframt því að njóta útivistar. Þannig séu hjólréiðar raunhæfur og ákjósanlegur valkostur og gefi möguleika á fjölbreytni í ferðamatavali fólks eftir aðstæðum hverju sinni. Hjólréiðakerfið skal vera byggt upp af vönduðum og fjölbreyttum lausnum sem henta við ólíkar aðstæður.

Með Hjólréiðaáætlun 2015-2020 er sett fram heildarsýn um hjólréiðar í Reykjavík næstu árin og aðgerðaáætlun. Með framfylgd Hjólréiðaáætlunar 2015-2020 verður haldið áfram að skapa umhverfi sem hvetur til hjólréiða þannig að Reykjavík verði góð hjólaborg. Ásamt því verður farið í fjölbreyttar aðgerðir aðrar en framkvæmdir sem kalla má mjúkar aðgerðir til að fjölga þeim sem hjóla. Gera þarf ráð fyrir að **3-5%** af árlegu fjármagni Reykjavíkurborgar til eflingar hjólréiða verði varið í þessar mjúku aðgerðir.

Til að vinna að markmiði um aukna hlutdeild hjólréiða eru sett eftirfarandi mælanleg undirmarkmið sem notuð verða til að meta framvindu. Framvinda og staða aðgerða í áætluninni verður kynnt árlega í umhverfis- og skipulagsráði og borgarráði m.a. til að tryggja samþættingu hennar við aðra stefnumótun borgarinnar.

Hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík í dag er 5,5% samkvæmt ferðavenjukönnun sem gerð var í Reykjavík í október og nóvember árið 2014. Hlutdeild hjólandi og gangandi var samtals 23,5% í sömu könnun. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru sett fram þau markmið að árið 2030 verði hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík a.m.k. 8% og að hlutdeild hjólandi og gangandi verði a.m.k. 30% árið 2030. Í samræmi við þessi markmið og árangur síðustu ára er hér sett fram markmið hjólréiðaáætlunar 2015-2020 um hlutdeild hjólandi annars vegar og hlutdeild hjólandi og gangandi hins vegar sem mæld verður með sambærilegri ferðavenjukönnun:

MÆLANLEGT MARKMIÐ I

Hlutdeild hjólandi í öllum ferðum í Reykjavík verði a.m.k. 6% árið 2017 og 6,5% árið 2020.

Hlutdeild hjólandi og gangandi í öllum ferðum í Reykjavík verði a.m.k. 25% árið 2017 og 26% árið 2020.

Heildarlengd göngustíga, hjólastíga og blandaðra stíga (gangstéttir ekki taldar með) í Reykjavík er tæplega 400 km í dag, þar af eru sérstakir hjólastígar um 17 km. Hlutfall hjólastíga þar sem umferð hjólandi er aðgreind frá gangandi og akandi umferð er því tæplega 4,5% í dag.

MÆLANLEGT MARKMIÐ II

Hlutfall hjólaeidda af heildar stígakerfinu sem eru aðgreindar frá bílum og gangandi verði 6% árið 2017 og 8% árið 2020.

Eitt af markmiðum Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 er að árið 2030 verði hjólastæði við alla grunnskóla fyrir 20% af nemendum og starfsfólki og að helmingur þeirra verði yfirbyggð. Til að ná þessu markmiði þarf heildarfjöldi hjólastæða við grunnskóla nánast að tvöfaldast. Nú þegar uppfylla 5 skólar þetta markmið, 17 skólar eru með hjólastæði fyrir rúmlega 10% nemenda og starfsfólks, en við 15 skóla eru færri hjólastæði.

MÆLANLEGT MARKMIÐ III

*Að árið 2020 verði **hjólastæði við alla grunnskóla** Reykjavíkurborgar fyrir 20% af nemendum og starfsfólki.*

*Hafin verði markviss vinna að því að **helmingur hjólastæða við grunnskóla** verði yfirbyggð.*

Ferðavenjukannanir síðustu ára sýna að það eru frekar karlmenn en konur sem nota hjól sem samgöngutæki í Reykjavík. Reykjavíkurborg þarf að vinna að því að hjólreiðar verði ekki ferðamáti einsleits hóps. Mikilvægt er að skapa hjólreiðum þannig umhverfi að allir telji ákjósanlegt að fara ferða sinna hjólandi, óháð kyni og aldri.

MÆLANLEGT MARKMIÐ IV

*Gerð verði könnun á **öryggistilfinningu og viðhorfi** fólks til hjólreiða á árinu 2017 og stefnt að jákvæðri þróun á báðum þáttum í könnun árið 2020.*

Þessum fjórum mælanlegu markmiðum verður náð með heildstæðri áætlun um uppbyggingu hjólreiðakerfisins í borginni. Áætlun sem byggir á vönduðum viðmiðum um hjólaleiðir og aðstöðu og fjölbreyttri aðgerðaáætlun. Sjá nánar í næsta kafla.

Framkvæmdir og aðgerðir 2015-2020

Haldið verður áfram að skapa umhverfi sem hvetur til hjólreiða þannig að Reykjavík verði góð hjólaborg. Áframhaldandi uppbygging verður á hjólaleiðum og hjólastæðum ásamt því að farið verður í fjölbreyttar, mjúkar aðgerðir til að fjölga þeim sem hjóla. Við nánari útfærslu framkvæmda og forgangsroðun þeirra verður lögð áhersla á samráð við íbúa og hagsmunaaðila eins og samtök hjólreiðamanna og fleiri. Í þessum kafla eru settar fram þær aðgerðir sem Reykjavíkurborg vill að komi til framkvæmda á tímabilinu 2015-2020.

Aðgerð I: Uppbygging hjólaleiða

Á hverju ári er unnið samkvæmt framkvæmdaáætlun um uppbyggingu hjólreiðakerfis Reykjavíkur. Mynd 1 sýnir uppbyggingu hjólreiðakerfisins sem átti sér stað á árunum 2006-2014, þ.e. fyrir og á tímabili hjólreiðaáætlunarinnar frá 2010.

Á tímabilinu 2015-2020 er stefnt að uppbyggingu á rúmlega 23 km af hjólaleiðum. Lykilframkvæmdum sem stefnt er að á tímabilinu er lýst stuttlega hér fyrir neðan. Auk þeirra verkefna verður unnið að uppbyggingu á mörgum styttri hjólaleiðum, m.a. á Sundlaugavegi, Snorrabraut, Suðurgötu, Háaleitisbraut, Grensásvegi, Geirsgötu og Mýrargötu. Sjá heildarkort yfir fyrirhugaðar framkvæmdir við hjólaleiðir á tímabilinu á mynd 2.

Lögð verður sérstök áhersla á góðar og betrubættar þveranir hjólaleiða yfir gatnamót. Í því tilliti verður gerð greining á mögulegum valkostum þverana, þ.e. undirgöng, brú eða í plani, meðal annars m.t.t. öryggistilfinningar notenda á stígum. Greiningin tengist markmiðinu um aukna öryggistilfinningu og jákvætt viðhorf fólks til hjólreiða.



Mynd 1: Yfirlit yfir uppbyggingu hjólaleiða sem framkvæmd var á árunum 2006-2014.

HJÓLREIÐAÁÆTLUN REYKJAVÍKUR 2015-2020 – DRÖG TIL UMSAGNAR



Mynd 2: Tillaga að framkvæmdum við hjólaleiðir á tímabilinu 2015-2020. Alls er stefnt að uppbyggingu á um 23 km af hjólaleiðum á tímabilinu.

Bústaðavegur

Fyrir árið 2020 verði kominn hjólastígur meðfram Bústaðavegi, allt frá Elliðaárdal að Snorrabraut. Heildarlengd verður um 4,7 km. Austurendinn tengist Fossvogsstíg og stígum í Elliðaárdal en vesturendinn nýjum stígum á Snorrabraut og Hringbraut.

Hér kemur mynd með fyrir/eftir dæmi á þessari leið

Elliðaárdalur

Lagður verði hjólastígur um Elliðaárdal milli Höfðabakka og Reykjanesbrautar og eldri göngu- og hjólastígur sunnan Elliðaáa verði endurbættur á tímabilinu. Heildarlengd verður um 2 km. Gert er ráð fyrir að byggðar verði tvær brýr yfir Elliðaár til að beintengja efri byggðir við Fossvogsstíginn og Bústaðaveg.

Hér kemur mynd með fyrir/eftir dæmi á þessari leið

Kringlumýrarbraut

Á fyrri hluta tímabilsins verði lagður hjólastígur meðfram Kringlumýrarbraut milli Bústaðavegar og Laugavegar. Heildarlengd verður um 2,3 km. Þá verður komin samfelld og greið norður-suður hjólaleið í gegnum borgina allt frá Fossvogsdal í suðri til sjávar í norðri.

Hér kemur mynd með fyrir/eftir dæmi á þessari leið

Miklubraut og Hringbraut

Fyrir lok tímabilsins verði kominn hjólastígur meðfram Miklubraut og Hringbraut allt frá Elliðaárdal að Hljómskálagarði. Heildarlengd verður rúmlega 5 km. Gert er ráð fyrir sérstökum þverunum fyrir hjólreiðafólk við Grensásveg, Háaleitisbraut og Sæmundargötu.

Hér kemur mynd með fyrir/eftir dæmi á þessari leið

Auk þessara framangreindra framkvæmda verður lögð áhersla á góðar hjólaleiðir við hönnun nýrra gatna og svæða, þar sem þarfir hjólandi verða ávallt í fyrirrúmi, í samræmi við stefnu um vistvænar samgöngur og hjólreiðar í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Þetta á t.d. við um Hlíðarenda og Vogabyggð.

Forgangsröðun verkefna verður einnig ávallt háð samþættum aðgerðum eins og verkefnum með Vegagerðinni og Orkuveitunni.

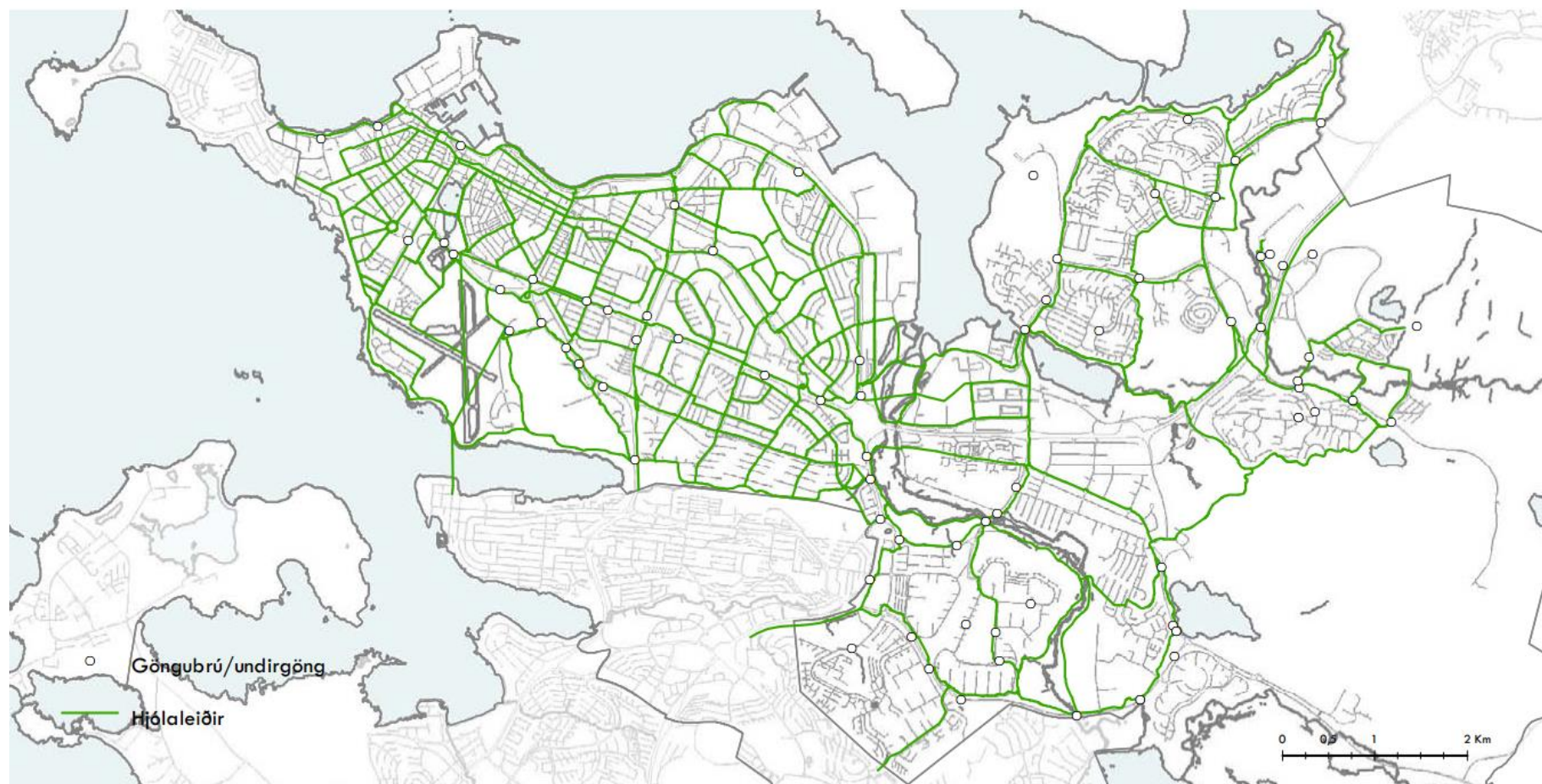
Gangi þessar framkvæmdir eftir mun hjólaleiðakerfið í Reykjavík árið 2020 verða mun þéttara en í dag, með samfelldum, greiðum og öruggum hjólaleiðum. Sjá kort á mynd 3 hér fyrir neðan.



Mynd 3: Staða hjólaleiðakerfisins árið 2020 þegar framkvæmdum við hjólaleiðir sem stefnt er að á tímabilinu 2015-2020 verður lokið.

Framtíðarsýn Reykjavíkurborgar varðandi áframhaldandi vinnu við hjólaleiðir til 2030 snýr að því að leggja áherslu á að ljúka fyrirsjáanlegri samfelli við gerð stofnstígakerfis í borginni í samræmi við stefnu Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030.

Með framfylgd hjólreiðaáætlunar verður uppbygging þess hjólaleiðakerfis sem sýnt er í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 vel á veg komin árið 2020.



Mynd 4: Hjólaleiðakerfið eins og það er sett fram í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Við uppbyggingu hjólaleiða er farið eftir hönnunarleiðbeiningum og viðmiðum sem tryggja samræmi í kerfinu og að það sé eins skilvirkt, öruggt og þægilegt og mögulegt er. Hönnunarleiðbeiningarnar *Hönnun fyrir reiðhjól* voru unnar fyrir Reykjavíkurborg og gefnar út í júlí 2012. Þær hönnunarleiðbeiningar verði uppfærðar á tímabilinu með hliðsjón af þeirri reynslu sem nú er komin meðal notenda, starfsmanna Reykjavíkurborgar og samtaka hjólreiðamanna.

Aðgerð II: Fjölgun hjólastæða

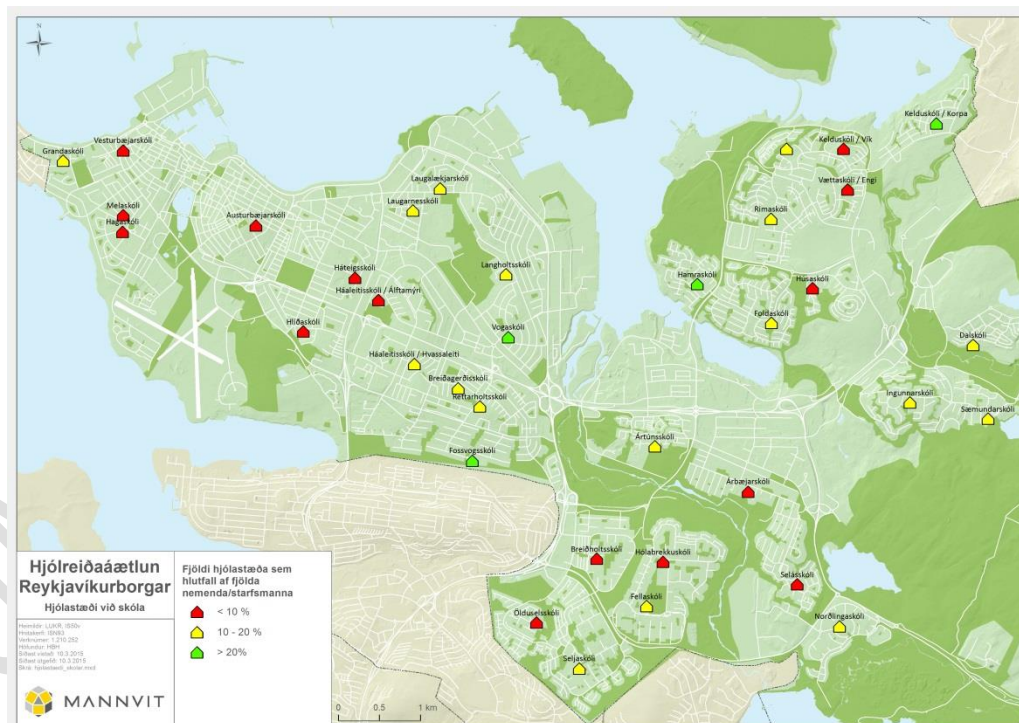
Með Hjólreiðaáætlun 2015-2020 er stefnt að því að uppfylla markmið Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 um heildarfjölda hjólastæða við grunnskóla. Í dag uppfylla fimm skólar þetta markmið, það eru Hamraskóli, Fossvogsskóli, Kelduskóli-Korpa, Klébergsskóli og Vogaskóli. Til að uppfylla markmið um hjólastæði fyrir 20% nemenda og starfsfólks stefnir Reykjavíkurborg að því að setja upp um 1.500 hjólastæði við grunnskólana á tímabilinu til viðbótar við þau 1.700 hjólastæði sem eru til staðar í dag. Auk þess verði hjólastæðum við framhaldsskóla, sundstaði, íþróttamannvirki og í miðbænum fjölgað verulega.

Hjólastæði við grunnskóla Reykjavíkur

Í úttekt sem framkvæmd var árið 2014 á hjólastæðum við grunnskóla Reykjavíkur segir:

„Samkvæmt árlegri ferðakönnun Umhverfis- og samgöngusviðs Reykjavíkurborgar, hefur börnum sem hjóla í skólann fjölgað úr 6% í 9% milli árunna 2009-2010. Því er lagt til að fjöldi hjólagrinda verði á bilinu 10%-40% af heildarfjölda nemenda og starfsfólks hvers skóla, hluti stæðanna á að vera yfirbyggður og aldrei færri en helmingur af lágmarksfjölda (10%).“

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er sett fram eftirfarandi stefna um hjólastæði við skóla: „Hjólastæði við grunnskóla, framhaldsskóla og háskóla fyrir a.m.k. 20% nemenda og starfsmanna. Helmingur stæða skal vera yfirbyggður.“



Mynd 5: Fjöldi hjólastæða við grunnskóla, hlutfall sem sýnir fyrir hve marga af nemendum og starfsfólki það eru hjólastæði til staðar í dag.

Einnig verður hafin vinna við að uppfylla það markmið Aðalskipulags Reykjavíkur að helmingur allra hjólastæða verði yfirbyggður.

Reykjavíkurborg stefnir á að gera samsvarandi úttekt á hjólastæðum við framhaldsskóla borgarinnar og hefja vinnu í átt að markmiði Aðalskipulagsins hvað þá varðar. Einnig verða gerðar úttektir á hjólastæðum við leikskóla og þau frístundaheimili og félagsmiðstöðvar sem eru staðsettar utan grunnskólalóða. Metið verður hvað sé æskilegur fjöldi hjólastæða þar, sbr. mælanlegu markmiðin fyrir grunnskólana, og hvað vanti upp á til að ná því.

Hjólástæði við sundstaði, íþróttamannvirki og í miðbænum

Reykjavíkurborg hefur gert úttekt á hjólástæðum við sundstaði borgarinnar og við nokkra lykilstaði í miðbænum. Við alla sundstaðina nema einn eru einhver hjólástæði í dag, en lagt er til að bætt verði við hjólástæðum við alla sundstaðina. Í miðbænum er lagt til að bæta við nýjum hjólástæðum á fimm stöðum og að sett verði upp færanlega hjólástæði á sumargötum.

Samtals eru þetta 13 staðir, við sundstaði og í miðbænum, sem lagt er til að sett verði viðbótar hjólástæði. Stefnt er að því að þær framkvæmdir verði langt komnar fyrir 2020. Einnig er stefnt á að gera samsvarandi úttekt við íþróttamannvirki.

Aðgerð III: Auknar hjólreiðar barna og unglunga

Farið verði í átaksverkefni til að fjölga þeim sem hjóla í skóla og frístundastarf. Umferðarslangan (e. Traffic Snake Game) eða aðrar viðkenndar leiðir til að hvetja grunnskólanema til virkra samgangna verði innleiddar í fimm til tíu grunnskóla Reykjavíkurborgar haustið 2015 samhliða fjölgun hjólástæða. Árið 2020 verði allir grunnskólar Reykjavíkur orðnir þátttakendur í átaksverkefninu og það endurtekið á hverju hausti.

Skóla- og frístundaráð skipaði starfshóp árið 2013 til að móta stefnu skóla- og frístundasviðs um hjólreiðar barna og unglunga í Reykjavík. Verkefni hópsins var að kortleggja aðstæður til hjólreiða í hverfum borgarinnar og móta tillögur sem aukið gætu hjólreiðar barna og unglunga, bætt öryggi þeirra og stuðlað að jákvæðri umræðu um hjólreiðar. Skýrsla starfshópsins nefnist *Ævintýri, hreysti og sjálfstæði – Stefna skóla og frístundasviðs um hjólreiðar barna og unglunga*. Í skýrslunni segir m.a.:

Þílaumferð í kringum skóla er vandamál í Reykjavík og hún skapar oft hættu í morgunsárið þar sem börnum er skutlað nánast upp að dyrum í

skammdeginu, með tilheyrandi hættu fyrir önnur börn sem koma gangandi úr öllum áttum. Það er því hagur allra að draga úr umferð í kringum skóla, hvetja til þess að börn komi sér af eigin rammeik til og frá skóla og að þróa borgina enn frekar með tilliti til þess að börn og ungmenni geti farið sem mest gangandi, hjólandi og í strætó í skóla- og frístundastarf.

Þrjár kannanir voru gerðar, meðal starfsmanna, nemenda og foreldra. Yfirgnæfandi meirihluti barna og unglunga í 6.-10. bekk segjast hafa aðgang að nothæfu reiðhjóli. Um 19% barna og unglunga fer oftast hjólandi í skólann og yfir 60% fer oftast gangandi í skólann. Það þýðir að yfir 80% fer oftast gangandi eða hjólandi í skólann. Strákar hjóla frekar í skólann miðað við stelpur og 6.-7. bekkingar hjóla frekar í skólann miðað við 8.-10. bekkinga.

Svipaðar niðurstöður fengust þegar spurt var um ferðir í skipulagt frístundastarf. Einnig segir í skýrslunni:

Nýleg dönsk rannsókn sýndi fram á að börn á aldrinum 5-19 ára sem hjóluðu eða gengu í skóla, stóðu sig betur í verkefnum sem kröfðust einbeitingar heldur en börn sem voru keyrð eða fóru með strætó. Þessi jákvæðu áhrif entust allt að fjórum tímum eftir að þau komu í skólann.

Meðal niðurstaðna skýrslunnar voru eftirfarandi leiðarljós sem hafa á í huga til að efla hjólreiðar og jákvæðar samgönguvenjur meðal barna og ungmenna:

- Að viðhorf til hjólreiða séu jákvæð heima fyrir, í skólanum og frístundastarfinu.
- Að lögð sé rækt við fræðslu og umræðu um hjólreiðar sem góðan samgöngukost.
- Að börn séu ávallt hvött til þess að hjóla eða ganga í skólann og í tómstundir að loknum skóla.
- Að aðstaða til að geyma hjól við skólahúsnaði og frístundamiðstöðvar sé góð.

- Að börn og unglingar eigi hjól sem passa stærð þeirra og séu í góðu ástandi.
- Að leiðin í skóla- og frístundastarf sé greið og örugg.

Tengingar frá skólum á hjólaleiðir

Mikilvægur liður í því að styðja við auknar hjólreiðar barna og unglinga í og úr skóla- og frístundastarfi er að tryggja að góðar tengingar séu frá skólunum og frístundaheimilunum að góðum hjólaleiðum. Gerð verður greining á þessu við grunnskólana.

Gerð hefur verið rannsókn meðal grunnskólabarna í Reykjavík um ferðamáta og leið í skóla. Niðurstöður þeirrar rannsóknar nýtast við þessa greiningu.

Aðgerð IV: Fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu

Reykjavíkurborg mun starfa með aðilum vinnumarkaðarins til að fjölga þeim sem hjóla í og úr vinnu í borginni. Áhersla verður lögð á að kynna fyrirtækjum og einstaklingum ávinning beggja aðila af auknum hjólreiðum og jákvæðum áhrifum samgöngusamninga.

Starfshópur er búinn að hitta fulltrúa ASÍ sem getur miðlað upplýsingum til sinna aðildarfélaga. Fleiri skref verða stigin áður en Hjólreiðaáætlun 2015-2020 verður gefin formlega út haustið 2015. Óskað verður eftir fundi með Samtökum Atvinnulífsins og FESTA, félagi um samfélagslega ábyrgð fyrirtækja, til að skipuleggja hvernig þessi samtök geta unnið með Reykjavíkurborg að fjölgun þeirra sem hjóla til vinnu.

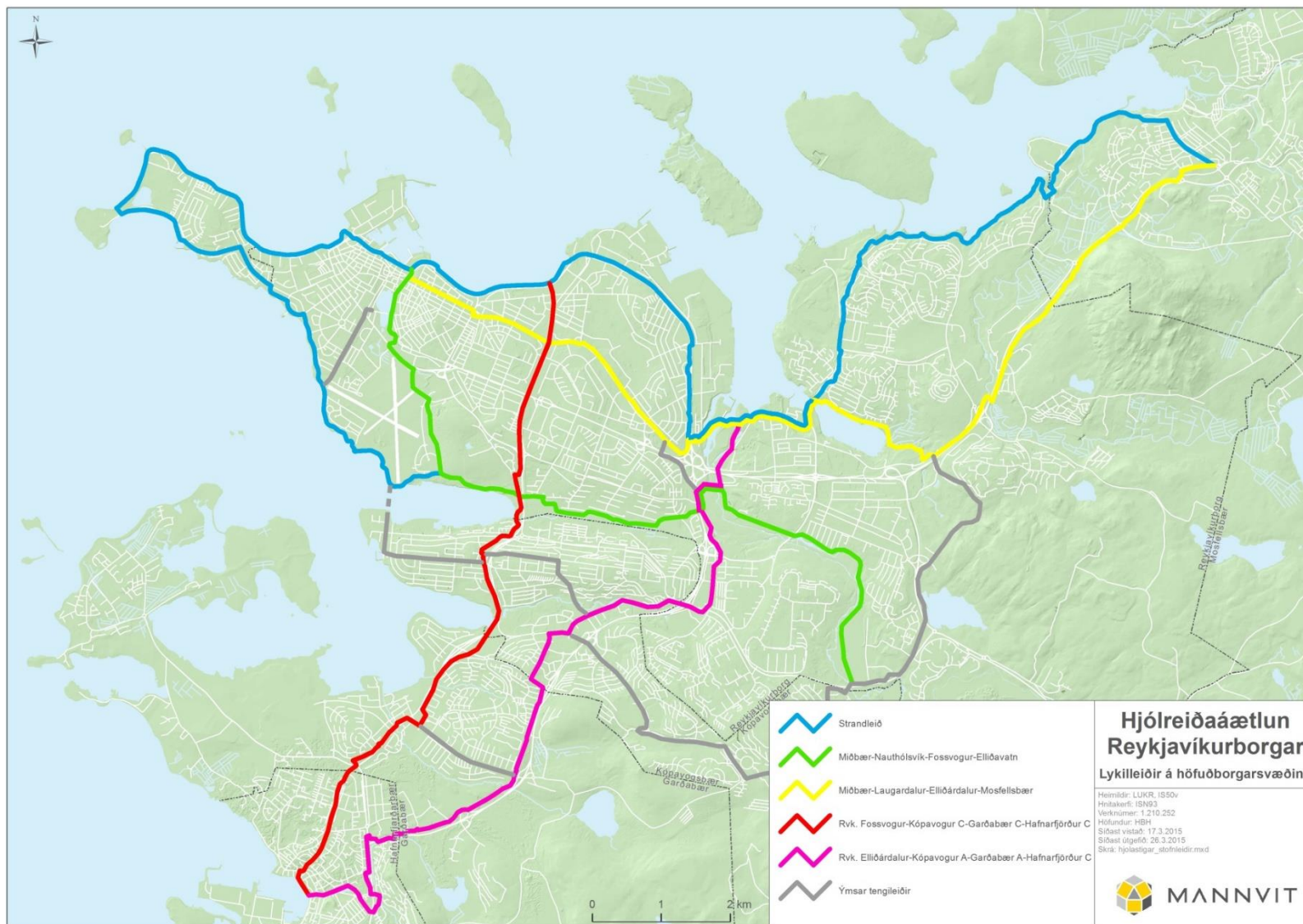
Aðgerð V: Litaðar lykilleiðir og merkingar við hnútpunkta

Á tímabilinu verði litakort lykilleiða í hjólreiðakerfinu fest í sessi í samvinnu sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Á helstu hjólastígumótum í kerfinu verði sett upp skilti sem vísa leiðina og taka mið af litamerkingum lykilleiða.

Unnin hefur verið tillaga að litakóðun lykilleiða í hjólreiðakerfinu og merkingum fyrir hjólaleiðir sem stefnt er á að verði innleidd í reglugerð um umferðarmerkingar og tekin í notkun á tímabilinu 2015-2020. Þær merkingar munu byggja á litakorti á lykilleiðum hjólaleiðakerfisins, sjá tillögu á mynd 7. Dæmi um tillögu að skilti sem sett verða upp á helstu hjólastígumótum má sjá á mynd 6. Tillögur að litakóðun og skiltum hafa á vinnslustigi hjólreiðaáætlunar verið kynntar innanríkisráðuneyti, lögreglu og sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu.



Mynd 6: Dæmi um vegvísunarskilti á mótum hjólaleiða m.v. litamerkingar lykilleiða.



Mynd 7: Tillaga að litamerkingum lykilleiða hjólaleiðakerfisins. (Tillagan ásamt vegvísunarkerfi verður unnin áfram í samstarfi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.)

Aðgerð VI: Hjólreiðar og almenningssamgöngur

Á tímabilinu verði unnið markvisst að samþættingu hjólreiða og almenningssamgangna til að auðvelda farþegum almenningssamgangna að fara fyrsta og/eða síðasta spölinn á hjóli. Fyrir 2020 verði komin yfirbyggð hjólastæði við skiptistöðvar í Mjódd, Ártúni og Spöng. Við uppbyggingu nýrrar samgöngumiðstöðvar verði sérstaklega hugað að góðri aðstöðu fyrir reiðhjól.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 segir:

Hjól og strætó eru vistvænir samgöngumáttar sem geta vel farið saman og stutt hvor annan. Í Reykjavík er heimilt að taka hjól um borð í strætó ef pláss er í vagninum. Mikilvægt er að kynna þennan möguleika betur og skoða nánar með Strætó hvernig megi frekar stuðla að samnýtingu þessara tveggja samgöngumáta. Vegleg hjólastæði við biðstöðvar eru mikilvægur þáttur í því. Víða erlendis er einnig hægt að leigja hjól við helstu biðstöðvar strætisvagna og aðra mikilvæga áfangastaði. Skoða skal þróunarstarf með Strætó bs. svo hægt verði að finna leiðir til að auðvelda hjólreiðamönnum að nýta sér vagnana, svo sem með úrbótum á biðstöðvum eða breyttri útfærslu inni í vögnunum.

Eftirfarandi eru atriði sem geta auðveldað fólki að samtvinna þessa tvo ferðamáta:

Hjólastæði við stoppistöðvar - Hjólastæði við helstu stoppistöðvar og að við stærstu skiptistöðvarnar verði yfirbyggð hjólastæði.

Að hjólastígakerfið og staðsetning stoppistöðva sé samræmd – Við hönnun hjólaleiða verður hugað að tengingum við stoppistöðvar og að samráð fari fram milli Strætó bs. og Reykjavíkurborgar við hönnun hjólaleiða og stoppistöðva.

Að pláss innan strætisvagna sem er ætlað hjólum, hjólastólum og vögnum sé rúmt og/eða hægt sé að festa hjól framan á vagnana.

Hækkaður kantur á stoppistöðvum – Svo að farþegar geti stigið (og reitt hjól) beint inn í og út úr vögnunum. Með uppbyggingu almenningssamgangnakerfisins verður hugað að því að helstu stoppistöðvar kerfisins verði byggðar upp með þessum hætti.

Aðgerð VII: Viðhald og vetrarþjónusta

Gerð verði úttekt á ástandi hjólaleiða til að meta þörf á viðhaldi. Þetta verði gert snemma á tímabilinu svo hægt verði að forgangsraða framkvæmdum við lagfæringar á tímabilinu.

Vetrarþjónusta á hjólaleiðum verði bætt enn frekar með því að bæta snjómokstur á lykilleiðum seinnipart dags.

Vetraraðstæður hér á landi eru oft erfiðar og þess vegna hefur verið lögð áhersla á góða vetrarþjónustu á lykilleiðum. Hjóla- og göngustígum er skipt í forgangsflokka við snjómokstur:

- Lagt er upp með að stígar myndi ákveðið net þannig að fólk komi aldrei að endastoppi, að leiðir að skólum og stofnunum séu greiðfærar, að mikið notaðir stígar séu greiðfærir og að tengingar milli hverfa séu greiðfærar að morgni. Þarna er um að ræða stíga í forgangi 1a og 1, sem er lokið við að hreinsa fyrir kl. 7:30 og 8:00.
- Í forgangi 2 eru minna notaðir stígar, stígar sem ekki liggja að stofnunum eða skólum, auk stíga sem vitað er að eru notaðir mikið til útivistar. Snjómokstri stíga í forgangi 2 er lokið fyrir hádegi.
- Í forgangi 3 eru fyrst og fremst stígar í húsagötum, sem eru mokaðir í síðasta lagi 36 klst eftir snjókomu.

Við úttekt á ástandi stíga verða þeir skoðaðir sérstaklega með tilliti til vetrarþjónustu, t.d. að stígar sem erfitt er að ryðja vegna þess að þeir eru ósléttir eða liggja neðar en landið í kring, verði lagfærðir. Einnig verði farið yfir hvaða

aðferðir gefast best við að ryðja stíga og hvort og hvenær hálkuvörn er æskileg. Gera mætti athugun á möguleikum á snjóbræðslu hjólreiðastíga með affalsvatni hitaveitu.

Mikilvægt er að við framkvæmdir í borginni verði viðunandi hjáleirðir fyrir hjólandi tryggðar og lögð áhersla á merkingar, öryggi og þægindi fyrir gangandi og hjólandi á meðan framkvæmdir standa yfir.

Aðgerð VIII: Lýsing

Staðlar um birtustig á hjólreiðastígum verði uppfylltir í öllu hjólreiðakerfinu með vandaðri lýsingu sem tekur mið af umhverfinu.

Lýsing hjólaleiða er mikilvægur liður í því að auka greiðfærni hjólaleiða og öryggisfinningu hjólreiðafólks.

Við val á útfærslu lýsingar er mikilvægt að taka tillit til aðstæðna á hverjum stað. Stefnt er að því að skoðaðar verði lausnir til þess að á stígum í jaðri borgarinnar, sem eru ekki samliggjandi lýstri götu, sé notuð tímastilling þ.a. lýsing sé dempuð yfir nóttina og að notuð verði stefnuvirk ljós frekar en dreifð. Það er orkusparandi og hefur minni neikvæð áhrif á umhverfið, bæði varðandi orkunotkun og ljósmengun.

Auk þess er stefnt að því að farið verði í tilraunaverkefni á lýsingu með notkun hreyfiskynjara á völdum kafla á stíg í jaðri borgarinnar, þar sem umferð gangandi og hjólandi er lítil á kvöldin.

Aðgerð IX: Samstarf um lög og reglugerðir

Með reglubundnu samstarfi um lög og reglugerðir sem viðkoma hjólreiðum í borginni verði tryggt að aðilar séu samtaka í eflingu hjólreiða sem samgöngumáta.

Reykjavíkurborg er frumkvöðull hérlendis í mörgu sem viðkemur hjólreiðum. Mikilvægt er að lög og reglugerðir taki mið af auknum hjólreiðum, að lagaleg staða hjólreiðainnvíða sé skýr, að vel gangi að innleiða nýjar merkingar o.fl. Búið er að koma á reglubundnu samstarfi Reykjavíkurborgar við innanríkisráðuneytið og lögregluna sem ætlað er að tryggja að aðilar séu samtaka í eflingu hjólreiða.

Aðgerð X: Hjólaleigur - deilikerfi

Á tímabilinu verður kannaður áhugi einkaaðila á aðstöðu á lykilstöðum í borginni fyrir deili-hjólaleigur (e. bike sharing). Skilgreindir verða staðir sem Reykjavíkurborg býður undir þjónustu hjólaleiga.

Líklegt er að aðkoma borgaryfirvalda að deili-hjólaleigu(m) í borginni verði fyrst og fremst fólgin í sköpun aðstöðu en sérhæfðir aðilar sjái um uppsetningu og allan rekstur. Á Norðurlöndunum eru tveir stórir aðilar með rekstur víða um lönd sem hafa sérhæft sig rekstri sem þessum. Leiga hjóla og auglýsingar standa undir fjármagnskostnaði og rekstri. Markhópurinn eru allir þeir sem ferðast um borgina, hvort sem þeir eru á leið til/frá vinnu, að sinna daglegum erindum, innlendir og erlendir ferðamenn.

Staðsetningar á hjólaleigum eru almennt í miðborg eða í nánd miðborgar. Miðpunktur er einatt við lestarstöð/ samgöngumiðstöð. Tenging við aðra ferðamáta er mikilvæg, sérstaklega við almenningsamgöngur.

Skilgreindir verða staðir sem Reykjavíkurborg býður undir þjónustu hjólaleiga og leitar eftir áhugasömum aðilum til að taka að sér að byggja upp og reka þær.

Aðgerð XI: Vinnustaðurinn Reykjavíkurborg

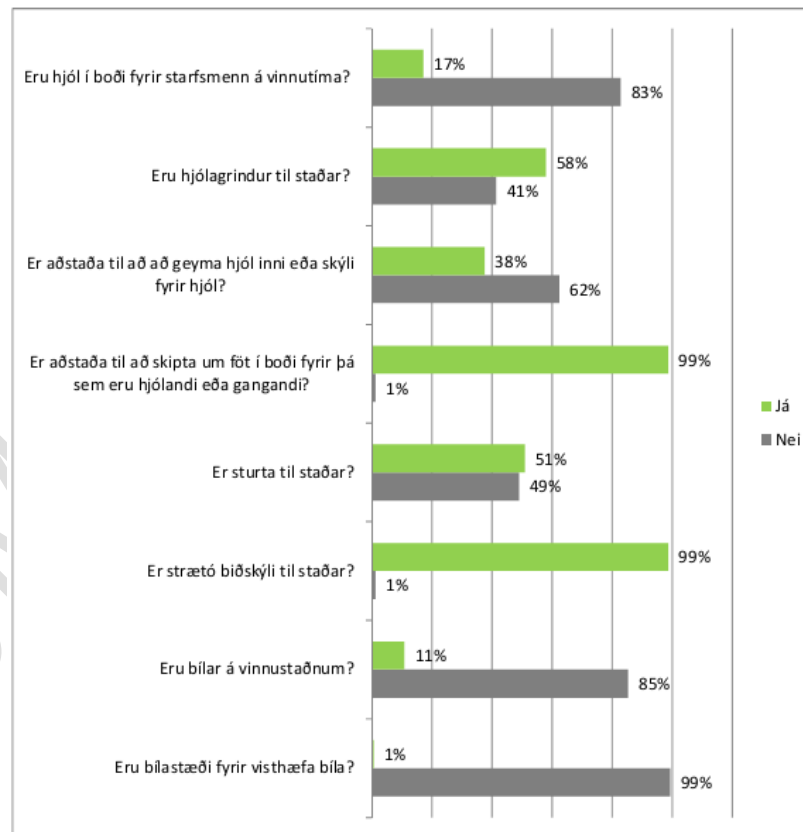
Fyrir 2018 standi öllum starfsmönnum Reykjavíkurborgar til boða að fá greitt fyrir að ferðast á hagkvæman og vistvænan hátt til og frá vinnu með undirritun samgöngusamnings.

Mörg fyrirtæki og stofnanir hafa sett sér samgöngustefnu og tekið upp samgöngusamninga við starfsmenn með samgöngustyrkjum. Tilgangurinn er að auka hlutdeild annarra ferðamáta en einkabílsins í ferðum starfsmanna til og frá vinnu. Þeir kostir sem þessi fyrirtæki og stofnanir nefna helst eru meðal annars:

- Sparnaður fyrirtækisins í formi minni fjárfestinga í bílastæðum og minni veikindum starfsmanna.
- Bætt heilsa og líðan starfsmanna.

Samgöngustefna Landspítalans er eitt af mörgum góðum dæmum. Um 30% starfsmanna nýta sér samgöngustyrki og skuldbinda sig til að ferðast til og frá vinnu með vistvænum hætti í 60% tilvika, og árangurinn er sá að minna álag er á bílastæðin, 82% þeirra starfsmanna sem eru á samgöngustyrk telja að hann hafi góð áhrif á heilsu og líðan sína og 52% segjast hafa breytt ferðavenjum sínum með tilkomu styrkjanna eða um 750 manns.

Vistvæn samgöngustefna í rekstri borgarinnar var sett fram árið 2009 með þau meginmarkmið að auka hlutfall vistvænna ferða vegna starfsemi borgarinnar og draga árlega úr bílaumferð á vegum borgarinnar. Árið 2013 og nú 2015 hafa verið gerðar kannanir til að meta hver umgjörð fyrir vistvæna samgöngumáta er á vinnustöðum borgarinnar og hvernig staðið væri að því að hvetja starfsfólk til að nýta sér vistvæna ferðamáta. Í könnuninni nú 2015, sem gerð var í febrúar og mars, kom fram að 12,4% starfsmanna hjóluðu einhvern tímann til vinnu á síðustu 30 dögum, þar af 3,2% nær daglega. Dæmi um niðurstöður úr könnuninni 2013 má sjá á mynd 8 hér fyrir neðan.



Mynd 8: Niðurstaða könnunar á vinnustöðum Reykjavíkurborgar árið 2013.

Aftast kemur notendakort af hjólaleiðakerfinu þegar það hefur verið uppfært hjá Rvk.

DRÖG TIL UMSAGNAR